



REGIÕES METROPOLITANAS E
REGIÕES INTEGRADAS DE
DESENVOLVIMENTO:
em busca de uma delimitação
conceitual

Luiz Ricardo Cavalcante

REGIÕES METROPOLITANAS E REGIÕES INTEGRADAS DE DESENVOLVIMENTO: em busca de uma delimitação conceitual

Luiz Ricardo Cavalcante¹

1 Consultor Legislativo do Senado Federal. E-mail: lrmtc@senado.leg.br

SENADO FEDERAL

DIRETORIA GERAL

Ilana Trombka – Diretora-Geral

SECRETARIA GERAL DA MESA

Luiz Fernando Bandeira de Mello Filho – Secretário Geral

CONSULTORIA LEGISLATIVA

Danilo Augusto Barboza de Aguiar – Consultor-Geral

NÚCLEO DE ESTUDOS E PESQUISAS

Rafael Silveira e Silva – Coordenação

Brunella Poltronieri Miguez – Revisão

João Cândido de Oliveira – Editoração

CONSELHO EDITORIAL

Eduardo Modena Lacerda

Ivan Dutra Faria

Denis Murahovschi

Núcleo de Estudos e Pesquisas
da Consultoria Legislativa



Conforme o Ato da Comissão Diretora nº 14, de 2013, compete ao Núcleo de Estudos e Pesquisas da Consultoria Legislativa elaborar análises e estudos técnicos, promover a publicação de textos para discussão contendo o resultado dos trabalhos, sem prejuízo de outras formas de divulgação, bem como executar e coordenar debates, seminários e eventos técnico-acadêmicos, de forma que todas essas competências, no âmbito do assessoramento legislativo, contribuam para a formulação, implementação e avaliação da legislação e das políticas públicas discutidas no Congresso Nacional.

Contato:

conlegestudos@senado.leg.br

URL: www.senado.leg.br/estudos

ISSN 1983-0645

O conteúdo deste trabalho é de responsabilidade dos autores e não representa posicionamento oficial do Senado Federal.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

Como citar este texto:

CAVALCANTE, Luiz Ricardo. **Regiões Metropolitanas e Regiões Integradas de Desenvolvimento**: em busca de uma delimitação conceitual. Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas/CONLEG/Senado, Abril/2020 (Texto para Discussão nº 273). Disponível em: <www.senado.leg.br/estudos>. Acesso em: 13 abr. 2020.

REGIÕES METROPOLITANAS E REGIÕES INTEGRADAS DE DESENVOLVIMENTO: EM BUSCA DE UMA DELIMITAÇÃO CONCEITUAL

RESUMO

Regiões metropolitanas (RM) são definidas, no Brasil, como aglomerações urbanas instituídas por lei complementar estadual resultantes do agrupamento de municípios limítrofes. Já as regiões integradas de desenvolvimento (RIDE), na prática, são tratadas por órgãos do Poder Executivo e por uma parte da legislação como o equivalente a RM formadas por municípios pertencentes a mais de uma unidade da federação. Contudo, embora aparentemente consolidados, esses conceitos têm dado margem a controvérsias, especialmente após a apresentação de proposições legislativas com as quais essas definições, a princípio, não convergem. O objetivo deste trabalho é analisar os conceitos de RM e de RIDE buscando estabelecer uma delimitação entre eles. A análise apoia-se: *i*) na legislação que disciplina esses institutos; e *ii*) em uma revisão bibliográfica dos efeitos práticos da criação de RM e de RIDE. Argumenta-se que: *i*) embora razoavelmente consolidado, o conceito de RM não está imune a controvérsias de natureza legal; *ii*) a legislação em vigor carece de uma definição clara de RIDE; e *iii*) há reduzidas evidências de que a criação ou a ampliação de RM ou de RIDE necessariamente beneficie os municípios que as compõem.

PALAVRAS-CHAVE:

Criação; Legislação; Regiões Metropolitanas; Regiões Integradas.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	1
2	REGIÕES METROPOLITANAS E REGIÕES INTEGRADAS DE DESENVOLVIMENTO: ASPECTOS LEGAIS	3
	2.1. REGIÕES METROPOLITANAS.....	5
	2.2. REGIÕES INTEGRADAS DE DESENVOLVIMENTO	8
3	EFEITOS PRÁTICOS DA CRIAÇÃO DE RM E DE RIDE	14
	3.1. BREVE PANORAMA NACIONAL.....	15
	3.2. DESTINAÇÃO DE RECURSOS	16
	3.3. OBRIGAÇÕES LEGAIS	19
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	20
5	REFERÊNCIAS	21

1 INTRODUÇÃO

Municípios limítrofes que exibem algum tipo de integração de suas dinâmicas geográficas, ambientais, políticas e socioeconômicas e que têm algum nível de complementaridade funcional são agrupados, no Brasil, em categorias como regiões metropolitanas (RM) e, em alguns casos, regiões integradas de desenvolvimento (RIDE). O país conta hoje com 74 RM e com três RIDE formalmente constituídas. Além disso, há diversas iniciativas que visam a criar novas regiões desses tipos e a ampliar a abrangência geográfica das regiões existentes.

Embora tenham diferentes fundamentos legais – conforme se detalha na seção 2 deste trabalho –, a formação desses agrupamentos tem resultado, em princípio, de um fenômeno denominado conurbação, isto é, da fusão do tecido urbano de dois ou mais municípios que passam a constituir na prática, em vários casos, uma única cidade. Nessas situações, serviços públicos em áreas como saúde, transporte coletivo, abastecimento de água, esgotamento sanitário, drenagem e manejo de resíduos sólidos são mais eficientes – e, portanto, melhores e mais baratos para a população – quando prestados de maneira integrada, independentemente das fronteiras municipais. Em muitos casos, essa integração é condição indispensável, inclusive, para a viabilidade técnica e financeira desses serviços públicos. De maneira análoga, a subdivisão de um município pode motivar, também, a necessidade de prestação de serviços públicos integrados pelos municípios resultantes. Assim, em tese, o objetivo de agrupamentos de municípios seria integrar a gestão de funções urbanas, ordinariamente de competência municipal, mas cuja execução se apresenta tecnicamente inviável nessa escala.

O conceito de RM parece ser razoavelmente bem delimitado na legislação e na literatura sobre desenvolvimento urbano. Com efeito, trata-se, conforme definição adotada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), de aglomerações urbanas resultantes do agrupamento de dois ou mais municípios limítrofes instituídos por lei complementar estadual visando a integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum (IBGE, 2019).

Por sua vez, as RIDE correspondem, em princípio, a aglomerações desse tipo formadas por municípios limítrofes pertencentes a mais de uma unidade da federação. Esse é, de fato, o caso das três RIDE atualmente existentes no Brasil: a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF), a Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina (RIDE Teresina) e a Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento do Polo Petrolina (PE) e Juazeiro (BA) (RIDE Petrolina-Juazeiro). Costa e Tsukumo (2013), ao analisarem padrões de gestão e de governança das regiões metropolitanas no Brasil, incluem, na coletânea de artigos dedicada ao tema, um capítulo sobre a RIDE-DF (Sampaio *et al.*, 2013). De maneira análoga, Garson (2009) refere-se ao conjunto de RM e à RIDE-DF, inclusive, como “regiões metropolitanas brasileiras (RMB)”. No âmbito administrativo, a definição de RIDE apresentada neste parágrafo é convergente com aquilo que registra, por exemplo, o IBGE ou o Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) em suas páginas da internet (IBGE, 2019; MDR, 2019). Mesmo uma parte da legislação em vigor confere às RIDE um tratamento semelhante àquele conferido às RM, conforme se evidencia na seção 3.3 deste trabalho.

Contudo, embora aparentemente consolidados, esses conceitos têm dado margem a controvérsias no período recente, especialmente após a apresentação de proposições legislativas com as quais essas definições a princípio não convergem. Essas propostas envolvem:

- A criação da Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Vitória, cuja delimitação coincide com a da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV);¹
- A criação da Região Integrada de Desenvolvimento da Metade Sul do Rio Grande do Sul, que corresponde a uma região mais ampla de uma única unidade da federação e que, ao contrário das RIDE existentes no país, não é polarizada por um reduzido número de municípios determinados;² e

¹ Projeto de Lei do Senado (PLS) 442/2018 (Complementar), que “autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Vitória”.

² PLS 129/2018 (Complementar), que “Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento da Metade Sul do Rio Grande do Sul e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento da Metade Sul do Rio Grande do Sul”.

- A possibilidade de instituição de RM composta pelo Distrito Federal e por municípios limítrofes (isto é, por municípios pertencentes a mais de uma unidade da federação) e no interior de RIDE preexistente.³

No primeiro caso, não haveria, pelos menos em vista dos conceitos utilizados pelo IBGE ou pelo MDR, razão de ser para a RIDE, uma vez que a RM preexistente (instituída, no caso, por lei complementar do estado do Espírito Santo) já possibilitaria a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum. No segundo, o conceito de RIDE amplamente adotado estaria em xeque porque a região formada restringe-se a uma única unidade da federação e porque os municípios que a formam não são polarizados por uma metrópole ou por algum tipo de centro. Já no terceiro caso, a criação da RM seria, a princípio, questionável, porque a região a ser eventualmente criada envolveria o Distrito Federal e municípios limítrofes situados em outras unidades da federação, contrariando o entendimento de que as RM seriam limitadas a um único estado.

Assim, a ausência de uma demarcação conceitual mais clara tem levado a uma certa confusão no debate sobre o tema. O objetivo deste trabalho é, portanto, analisar os conceitos de RM e de RIDE buscando estabelecer uma delimitação entre eles. A análise apoia-se na legislação que disciplina esses institutos no país e em uma revisão bibliográfica dos efeitos práticos da criação de RM e de RIDE. O trabalho é composto por mais três seções além desta introdução. Na seção 2, discutem-se os aspectos legais associados às RM e às RIDE. O foco da terceira seção recai sobre os efeitos práticos da criação de arranjos dessa natureza. Finalmente, na seção 4, registram-se as considerações finais do trabalho.

2 REGIÕES METROPOLITANAS E REGIÕES INTEGRADAS DE DESENVOLVIMENTO: ASPECTOS LEGAIS

Aglomerações urbanas são o resultado de algum tipo de integração das dinâmicas geográficas, ambientais, políticas e socioeconômicas de municípios limítrofes. Nesse sentido, em termos gerais, nem todo agrupamento de

³ Medida Provisória (MPV) 862/2018.

municípios *i*) forma uma aglomeração urbana (por exemplo, o agrupamento dos municípios que formam um estado não caracteriza uma aglomeração urbana); ou *ii*) precisa ser formalmente constituído.

A Constituição de 1937 facultou, em seu art. 29, o agrupamento de municípios de uma mesma região para a instalação, exploração e administração de serviços públicos comuns. Agrupamentos dessa natureza teriam “personalidade jurídica limitada a seus fins”, cabendo aos estados regular *i*) as condições em que poderiam se constituir; e *ii*) sua forma de administração. A Constituição de 1946, por sua vez, não faz menção a esse tipo de agrupamento, que sequer foi mencionado ao longo de todo o texto. Na Constituição Federal de 1967, as RM foram explicitamente mencionadas, tendo sido estabelecido, no § 10 do art. 157, que a União poderia criá-las mediante lei complementar visando “à realização de serviços de interesse comum”. Esse mesmo dispositivo indica que essas regiões seriam constituídas por municípios que, “independentemente de sua vinculação administrativa”, integrassem a mesma comunidade socioeconômica. É com base nesse fundamento que se instituem, na década de 1970, as oito RM que Costa (2013) chama de “originais”: Belém, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo (Lei Complementar 14/1973).

A Constituição Federal de 1988 manteve, em seu § 3º do art. 25, a menção à RM, mas estabeleceu que caberia aos estados – e não à União – instituí-las. Na verdade, esse dispositivo menciona, além das RM, as aglomerações urbanas e as microrregiões, definindo-as indistintamente como “agrupamentos de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum”.

Assim, embora explicitamente mencionadas na Constituição Federal vigente, não parece haver uma definição consagrada de “aglomerações urbanas”, de “microrregiões” e de RM que permitam diferenciar claramente esses conceitos. Na prática, os termos admitem vários usos, de modo que qualquer agrupamento de municípios limítrofes poderia, por exemplo, ser chamado de “aglomeração urbana”. Vários trabalhos sobre o tema, de fato, empregam essa definição, utilizando-a como expressão mais abrangente da integração de dois ou mais municípios adjacentes (ver, por exemplo, o próprio

IBGE e Moura e Pêgo, 2016). O termo “microrregião”, por sua vez, pode ser usado em múltiplos contextos. O IBGE, por exemplo, o empregava até recentemente como um critério de divisão regional mais detalhado do que as mesorregiões, embora atualmente use as expressões “regiões geográficas imediatas” (em analogia às microrregiões) e “regiões geográficas intermediárias” (em analogia às mesorregiões).

As RM, as aglomerações urbanas e as microrregiões podem eventualmente ser chamadas de “unidades territoriais”, em linha com a terminologia adotada na Lei 13.089/2015 (“Estatuto da MetrÓpole”). Essa terminologia, entretanto, pode confundir, uma vez que se define, nessa lei, as aglomerações urbanas (“gênero”) como unidades territoriais urbanas constituídas pelo agrupamento de dois ou mais municípios limítrofes, caracterizadas por complementaridade funcional e integração das dinâmicas geográficas, ambientais, políticas e socioeconômicas. Contudo, uma das espécies do gênero “aglomerações urbanas” são justamente as aglomerações urbanas, ao lado das RM e das microrregiões, o que cria uma dificuldade na lógica de classificação adotada.

Além disso, a Constituição Federal de 1988 não previu, de maneira explícita, a instituição de unidades territoriais desses tipos em mais de uma unidade da federação, determinando, inclusive, a necessidade de leis estaduais para a constituição das RM. Talvez como resposta a essa limitação, consagrou-se, no Brasil, um outro tipo de instituto (as RIDE), que, a princípio, corresponderia a aglomerações formadas por municípios limítrofes pertencentes a mais de uma unidade da federação. Tornando esse panorama ainda mais complexo, o Estatuto da MetrÓpole passou a prever a criação de RM em mais de uma unidade da federação. Nas próximas seções, discute-se, especificamente, os aspectos legais diretamente relacionados às RM e às RIDE.

2.1. REGIÕES METROPOLITANAS

A instituição de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões encontra-se prevista no § 3º do art. 25 da Constituição Federal:

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

.....
§ 3º Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

De maneira convergente, o Estatuto da MetrÓpole apresenta, no inciso VII de seu art. 2º, a seguinte definição de RM:

VII – região metropolitana: unidade regional instituída pelos Estados, mediante lei complementar, constituída por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum;

Além disso, o Estatuto da MetrÓpole essencialmente repete, em seu art. 3º, o § 3º do art. 25 da Constituição Federal:

Art. 3º Os Estados, mediante lei complementar, poderão instituir regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, constituídas por agrupamento de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

Portanto, as RM, do ponto de vista legal, são instrumentos adotados pelos estados (e não pela União) para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum envolvendo municípios limítrofes.⁴ Daí se deprenderia que não há previsão legislativa para a criação de RM envolvendo municípios pertencentes a mais de uma unidade da federação.

⁴ Tradicionalmente, serviços metropolitanos foram assumidos diretamente pelos estados, mas o Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu, na ADI 1.842, que as funções públicas de interesse comum devem ser executadas em conjunto com os municípios, mediante a constituição de uma autarquia interfederativa em cuja direção estejam representados ao lado do estado. O Estatuto da MetrÓpole, na mesma linha, prevê o compartilhamento das decisões, no âmbito de uma estrutura de “governança interfederativa”. Dessa forma, as regiões metropolitanas (e, por extensão, as aglomerações urbanas e as microrregiões) não são criadas “de baixo para cima”, ou seja, por acordo voluntário dos municípios, mas “de cima para baixo”, mediante lei complementar estadual.

Há, contudo, um comando legal (mas não constitucional) que admite a criação de RM ou de aglomeração urbana envolvendo municípios pertencentes a mais de uma unidade da federação. Trata-se do art. 4º do Estatuto da Metrópole, que indica que a cria o de uma iniciativa dessa natureza deverá resultar de múltiplas leis complementares estaduais, conforme se observa a seguir:

Art. 4º A institui o de região metropolitana ou de aglomera o urbana que envolva Municípios pertencentes a mais de um Estado será formalizada mediante a aprova o de leis complementares pelas assembleias legislativas de cada um dos Estados envolvidos.

Parágrafo  nico. Até a aprova o das leis complementares previstas no *caput* deste artigo por todos os Estados envolvidos, a região metropolitana ou a aglomera o urbana terá validade apenas para os Municípios dos Estados que já houverem aprovado a respectiva lei.

Conforme se pode observar, o Estatuto da Metrópole admite a cria o de RM ou de aglomera o urbana que envolva municípios pertencentes a mais de um estado, mas não faz referência ao caso particular do Distrito Federal (que curiosamente polariza a primeira RIDE instituída no país). Nesse sentido, a cria o de uma RM formada pelo Distrito Federal e por municípios de seu entorno (pertencentes aos estados de Goiás e de Minas Gerais) não teria amparo explícito na Lei 13.089/2015.⁵

A Medida Provisória (MPV) 862/2018 tratou justamente desse tema ao propor a seguinte reda o para o inciso VII do art. 2º do Estatuto da Metrópole:

VII – região metropolitana: unidade regional instituída pelos Estados e integrada, conforme o caso, pelo Distrito Federal, por meio de lei complementar, constituída por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organiza o, o planejamento e a execu o de fun es públicas de interesse comum;

⁵ Como o Distrito Federal   um ente federativo que reúne as competências de estado e município e não pertence a nenhum estado, somente a União poderia criar uma região metropolitana que o abrangesse. Não há, no entanto, previsão constitucional para esse tipo de arranjo federativo, pois o   3º do art. 25 prevê a institui o dessas unidades territoriais somente pelos estados, abrangendo, naturalmente, apenas municípios pertencentes a seu território. Tramita no Senado Federal a Proposta de Emenda   Constitui o (PEC) 13/2014, que insere no texto constitucional dispositivo prevendo a possibilidade de institui o de regiões metropolitanas interestaduais ou com o Distrito Federal por meio de lei complementar federal. A mesma proposta constou da PEC 27/2008, que se encontra arquivada, tendo recebido parecer favorável da Comissão de Constitui o, Justiça e Cidadania (CCJ).

A MPV 862/2018 incluiu ainda o § 3º no art. 3º da mesma lei para dispor que o Distrito Federal poderia integrar RM com municípios limítrofes a seu território e alterou dispositivos do art. 4º com a finalidade de prever os mecanismos legais por meio dos quais RM envolvendo o Distrito Federal poderia ser instituída. Entretanto, essa MPV teve sua vigência encerrada sem que tenha sido convertida em lei. Desse modo, até o momento não há previsão legal para a criação de uma RM formada pelo Distrito Federal e por municípios de seu entorno. Já no caso das outras duas RIDE existentes no país, desde que cumpridas as formalidades indicadas no Estatuto da Metrópole, essa possibilidade não pode ser descartada. De qualquer modo, essas controvérsias deixam claro que, embora razoavelmente consolidado, o conceito de RM não está imune a controvérsias de natureza legal.

2.2. REGIÕES INTEGRADAS DE DESENVOLVIMENTO

Opostamente ao que se observa no caso das RM, não há, no caso das RIDE, uma referência explícita na Constituição Federal. Porém, as leis complementares federais que criaram as três RIDE existentes no País fazem referência aos seguintes dispositivos da Constituição:

- Art. 21, inciso IX, que estabelece que compete à União “elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social”.
- Art. 43, que estabelece que, para efeitos administrativos, a União poderá articular sua ação em um mesmo complexo geoeconômico e social, visando a seu desenvolvimento e à redução das desigualdades regionais. Conforme o § 1º desse dispositivo, as condições para a integração de regiões em desenvolvimento devem ser fixadas em lei complementar.
- Art. 48, inciso IV que estabelece que cabe ao Congresso Nacional dispor sobre planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento.

Conforme se pode observar, esses dispositivos são constitucionais e têm um caráter mais geral. Ainda que o § 1º do art. 43 faça menção às condições para integração de regiões em desenvolvimento, não há uma menção explícita à

natureza dessas regiões. Nesse sentido, não se trata, aqui, de nenhum fenômeno específico (como o da conurbação), embora não haja uma vedação à articulação das ações da União em um determinado “complexo geoeconômico e social” em razão desse fenômeno.⁶

De qualquer forma, esses dispositivos da Constituição Federal não fazem alusão explícita às RIDE e não há uma legislação específica que discipline sua criação. Da mesma forma, o Estatuto da Metrópole citado na seção 2.1 não menciona esse instituto. Desse modo, as leis complementares que criaram as RIDE existentes no país fazem referência apenas aos dispositivos constitucionais mencionados. Essas leis são:

- Lei Complementar 94/1998, que autoriza o Poder Executivo a criar a RIDE-DF e a instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal.⁷
- Lei Complementar 112/2001, que autoriza o Poder Executivo a criar a RIDE Teresina e a instituir o Programa Especial de Desenvolvimento da Grande Teresina.
- Lei Complementar 113/2001, que autoriza o Poder Executivo a criar a RIDE Petrolina-Juazeiro e a instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Polo Petrolina e Juazeiro.

Seria razoável supor, com base nesses três casos, que as RIDE nada mais seriam do que o equivalente a RM formadas por municípios pertencentes a mais de uma unidade da federação. No segundo caso, menciona-se, inclusive, a “Grande Teresina” e o *site* da secretaria de planejamento da prefeitura daquele município indica, explicitamente, que o objetivo da RIDE seria “articular, harmonizar e viabilizar as ações administrativas da União, dos estados do Piauí e do Maranhão e dos municípios que a compõem para a promoção de projetos que visam à dinamização econômica e provisão de infraestruturas necessárias ao desenvolvimento em escala regional” (Prefeitura de Teresina / Secretaria

⁶ No caso da RIDE-DF, por exemplo, Sampaio *et al.* (2013) assinalam que “muito embora a Área Metropolitana de Brasília não existisse formalmente, o legislador tratou da observação deste espaço articulado entre mais de um estado, dispondo, na Constituição Federal de 1988 (CF/88), sobre a integração de regiões de desenvolvimento para efeitos administrativos [...]”.

⁷ Mais tarde, a Lei Complementar 94/1998, foi alterada pela Lei Complementar 163/2018, para expandir a área original da RIDE-DF.

Municipal de Planejamento, s.d.). Conforme se vê, a RIDE mobilizaria, em tese, a União, os estados e os municípios que a compõem (discriminados no § 1º no art. 1º da Lei Complementar 112/2001).

Essa percepção é convergente com as definições usadas pelo IBGE e pelo MDR. De acordo com o IBGE, as RIDE seriam regiões administrativas que abrangem diferentes unidades da federação. Essas regiões são criadas, ainda de acordo com o IBGE, por legislação específica, na qual se elencam as unidades da federação envolvidas e se definem suas estruturas de funcionamento e os interesses das unidades político-administrativas participantes (IBGE, 2019). De maneira análoga, o MDR assinala que as RIDE devem envolver municípios de mais de uma unidade da federação. Essas definições refletem as três iniciativas existentes no Brasil.

Contudo, o art. 43 da Constituição Federal menciona apenas a atuação da União nas regiões que indica (conforme transcrição a seguir), ao passo que o art. 25 determina que as RM devem ser instituídas pelos estados para tratar da organização, do planejamento e da execução de funções públicas de interesse comum aos municípios que as integram.

Art. 43. Para efeitos administrativos, a União poderá articular sua ação em um mesmo complexo geoeconômico e social, visando a seu desenvolvimento e à redução das desigualdades regionais.

§ 1º Lei complementar disporá sobre:

I – as condições para integração de regiões em desenvolvimento;

II – a composição dos organismos regionais que executarão, na forma da lei, os planos regionais, integrantes dos planos nacionais de desenvolvimento econômico e social, aprovados juntamente com estes.

§ 2º Os incentivos regionais compreenderão, além de outros, na forma da lei:

I – igualdade de tarifas, fretes, seguros e outros itens de custos e preços de responsabilidade do Poder Público;

II – juros favorecidos para financiamento de atividades prioritárias;

III – isenções, reduções ou diferimento temporário de tributos federais devidos por pessoas físicas ou jurídicas;

IV – prioridade para o aproveitamento econômico e social dos rios e das massas de água represadas ou represáveis nas regiões de baixa renda, sujeitas a secas periódicas.

§ 3º Nas áreas a que se refere o § 2º, IV, a União incentivará a recuperação de terras áridas e cooperará com os pequenos e médios proprietários rurais para o estabelecimento, em suas glebas, de fontes de água e de pequena irrigação.

Nesse sentido, as RIDE criadas com base no que estabelece o art. 43 da Constituição Federal teriam um propósito distinto das RM (e não teriam, em tese, a capacidade de mobilizar estados e municípios). Essa percepção “legalista” ampara a análise que Azevedo e Alves (2010) fazem da eficácia do modelo de gestão adotado para as RIDE, criticando-o por distanciar a gestão dos estados e dos municípios. Em particular, o descolamento da RIDE-DF das relações “reais e funcionais” entre o Distrito Federal e as demais unidades federativas que a compõem leva Ribeiro e Holanda (2015) a proporem a criação da Área Metropolitana de Brasília (AMB). Esses autores argumentam que “por ser constituída por municípios de dois Estados e do DF, a RIDE-DF apresenta-se como uma situação peculiar de relacionamento metropolitano, pois sua gestão só pode ser feita em nível federal, o que culmina na morosidade dos processos relacionados ao desenvolvimento da região”.

Contudo, a legislação em vigor estabelece que, no caso das RIDE, o foco seria a atuação da União (e não dos estados ou dos municípios), ao passo que, no caso das RM, conforme se destacou acima, são esses dois últimos entes da federação que deveriam atuar na região. Em outras palavras, seria possível afirmar que enquanto as RM integrariam funções públicas de interesse comum aos municípios, ou seja, serviços ordinariamente municipais, caberia às RIDE articular a ação da União em determinado complexo geoeconômico e social.⁸

⁸ A Proposta de Emenda Constituição (PEC) 27/2008 acrescentava dispositivo à Constituição Federal “para inserir entre as competências da União a de instituir, por meio de lei complementar, regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por Municípios limítrofes situados em Estados distintos ou pelo Distrito Federal, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum”. A proposição foi arquivada no final de 2014.

Esse é, essencialmente, o entendimento de Peres *et al.* (2018), que registram que as RIDE não se assemelham às RM:

As primeiras são instituídas pela União, para gerir políticas de desenvolvimento regional e articular a ação da União, com vistas à redução das desigualdades sociais, enquanto as segundas, as Regiões Metropolitanas, existem (ou deveriam existir) para integrar funções públicas (serviços) de interesse comum que ultrapassam fronteiras municipais ou estaduais. A ideia de que isso só possa ocorrer dentro de ou entre estados parece equivocada.

Sendo válido esse entendimento, não haveria impedimentos para a criação de RIDE coincidente com RM previamente existente (como no caso da Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Vitória), de RIDE em uma única unidade da federação ou de RIDE em que não haja um polo determinado (como no caso da Região Integrada de Desenvolvimento da Metade Sul do Rio Grande do Sul). Com efeito, em tese, não haveria limitação de espécie alguma, em nenhum caso, e não seria possível afirmar que a RIDE seria análoga a uma RM formada por municípios pertencentes a mais de uma unidade da federação.

Ainda assim, é possível apontar eventuais restrições à aprovação de projetos de iniciativa parlamentar que autorizam a criação de RIDE. Essas restrições resultariam dos seguintes aspectos:

- Caráter autorizativo: o Parecer 527/1998, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) do Senado Federal, determina que os chamados projetos autorizativos não sofreriam, em princípio, vício de iniciativa. Contudo, há um número crescente de posicionamentos contrários a essa visão. Esses posicionamentos amparam-se no argumento de que a lei deve necessariamente inovar o ordenamento jurídico. Uma norma legal que apenas autoriza o Poder Executivo a tomar determinada providência não cria nova regra de Direito e poderia ser considerada inócua e, conseqüentemente, injurídica. Esse entendimento fundamenta a Súmula de Jurisprudência 1, da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) da Câmara dos Deputados. Da mesma forma, o Parecer 903/2015, da CCJ do Senado Federal, concluiu que “devem ser declarados inconstitucionais os projetos de lei de iniciativa parlamentar que visem a conceder

autorização para que outro Poder pratique atos inseridos no âmbito de sua respectiva competência, quando versem sobre matéria de iniciativa reservada a esse Poder”. A aprovação em Plenário desse parecer consolida, salvo melhor juízo, o entendimento quanto à inconstitucionalidade dos projetos autorizativos no âmbito do Senado Federal. Além disso, não se pode afastar o entendimento de que leis que disponham sobre a organização administrativa (como no caso das leis que autorizam a criação das RIDE) figurariam entre as iniciativas privativas do Presidente da República, conforme a alínea “b” do § 1º do art. 61 da Carta Magna.

- Juridicidade e coercibilidade: leis complementares eventualmente resultantes de iniciativas de criação das RIDE poderiam vir a ser consideradas injurídicas em razão de carecerem de coercibilidade.⁹ Isso ocorreria porque vários comandos dessas leis complementares não parecem ter caráter obrigatório.
- Ausência de estimativa de impacto orçamentário: em alguns casos, argumenta-se que eventuais concessões de incentivos fiscais temporários ou outros benefícios de ordem tributária ou financeira dependeriam da criação da RIDE e dos acordos que viessem a ser firmados pelos diferentes níveis de governo. Assim, inicialmente não seria viável estimar o impacto financeiro e orçamentário para os governos envolvidos. Esse argumento, contudo, pode não ser suficiente para contornar o problema.

Embora uma leitura literal do art. 43 da Constituição Federal não imponha restrições à extensão das regiões integradas a serem formadas, não fica claro de que modo seria feita a articulação das ações dos estados, do Distrito Federal e dos municípios nas RIDE atualmente existentes no país. Com efeito, essa articulação parece ser essencialmente voluntária, e não compulsória. Nos casos da RIDE

⁹ De acordo com Oliveira (2014), ao se analisar a juridicidade em sentido estrito de uma proposição legislativa, os principais aspectos a serem considerados referem-se *i)* aos atributos da norma legal; *ii)* à legalidade; *iii)* à conformidade aos princípios jurídicos; e *iv)* à técnica legislativa. Os atributos da norma legal envolvem determinadas características elencadas pela doutrina, entre as quais se destacam: *i)* a novidade; *ii)* a abstratividade; *iii)* a generalidade; *iv)* a imperatividade; e *v)* a coercibilidade (ou coercitividade). Em particular, normas dotadas de imperatividade estabelecem a obrigação de fazer ou de não fazer. Assim, a coercibilidade é um atributo relacionado: somente uma norma imperativa pode ser coercível, pois não se pode exigir o cumprimento ou aplicar uma sanção em virtude da inobservância de uma norma que não é efetivamente obrigatória.

Teresina e da RIDE Petrolina-Juazeiro, uma possível solução para garantir o envolvimento dos estados e dos municípios seria criar, com base naquilo que dispõe o Estatuto da Metrópole, RM interfederativas cujo território seria, em tese, coincidente com o das RIDE existentes.¹⁰ De qualquer forma, seria preciso definir uma maneira de lidar com o caso do Distrito Federal, uma vez que a criação de uma RM formada por essa unidade da federação e por municípios de seu entorno não teria amparo explícito na Lei 13.089/2015.

Conforme se pode perceber, a legislação em vigor carece de uma definição clara de RIDE, uma vez que o entendimento corrente sobre essas regiões (correspondentes, em tese, a RM interfederativas) diverge daquilo que se depreende da leitura do art. 43 da Constituição Federal. Nesse sentido, a interpretação usual desse instituto (uma espécie de RM formada por municípios pertencentes a mais de uma unidade da federação) não tem amparo nos dispositivos constitucionais usados para criá-lo. Esses dispositivos, por sua vez, parecem amparar a criação de regiões muito mais abrangentes do que as RIDE.

3 EFEITOS PRÁTICOS DA CRIAÇÃO DE RM E DE RIDE

Discutiu-se na seção precedente os aspectos legais relacionados às RM e às RIDE. Embora a legislação em vigor ainda careça de uma definição desse último instituto, e mesmo as RM sejam eventualmente objeto de controvérsias legais, trata-se, em ambos os casos, da coordenação das intervenções do poder público. De qualquer forma, o debate de natureza estritamente legal não esclarece quais seriam os efeitos práticos da criação de RM e de RIDE, que são o objeto de análise desta seção. Com esse propósito, registra-se, inicialmente, um breve panorama da situação atual das RM e das RIDE no país. Em seguida, aspectos relacionados à destinação de recursos para municípios pertencentes a esses arranjos são discutidos.

¹⁰ Uma alternativa para dar amparo legal ao envolvimento das jurisdições subnacionais nas RIDE seria a formação de consórcios voluntários entre os diversos entes. Esse instituto, previsto no art. 241 da Constituição e regido pela Lei 11.107/2005, poderia ser uma alternativa institucional capaz de solucionar a limitação prevista no art. 43 da Constituição Federal. Essa lei prevê que a celebração do consórcio seja precedida da ratificação por leis de cada ente participante de um protocolo de intenções previamente negociado por governadores e prefeitos. Assim, mesmo na ausência de uma institucionalidade formalmente constituída, estados e municípios podem formar consórcios visando à realização de ações conjuntas em áreas como saúde, transporte coletivo, abastecimento de água, esgotamento sanitário, drenagem e manejo de resíduos sólidos, por exemplo.

3.1. BREVE PANORAMA NACIONAL

Consulta ao *site* do IBGE permitiu identificar a existência de um total de 74 RM, cinco aglomerações urbanas e três RIDE formalmente instituídas no país (IBGE, 2019).¹¹ Esse conjunto envolve 1.403 municípios (cerca de 25% do total existente no Brasil).

Costa e Tsukumo (2013, p. 15) argumentam que a predisposição para a estadualização das gestões metropolitanas “abriu caminho para a existência de um mosaico de arranjos institucionais estaduais para a gestão metropolitana e para um relativo esvaziamento desse tipo de regionalização”. Esse fenômeno seria expresso, por exemplo, pela existência de “regiões metropolitanas sem metrópoles”. Em vários casos, pode-se questionar se haveria de fato algum tipo de conurbação envolvendo os municípios que formam as regiões constituídas. De maneira análoga às RM, há casos em que a integração entre os municípios que constituem a RIDE não é claramente observável. No caso da RIDE-DF, por exemplo, há registros de que “nem todos os municípios integrantes [...] mantêm relações metropolitanas com o Distrito Federal” (Sampaio *et al.*, 2013, p. 236).

Costa e Tsukumo (2013, p. 16) avaliam a presença dos seguintes elementos no âmbito dos arranjos das RM:

- Instâncias responsáveis pela gestão;
- Fundos para financiamento de ações;
- Conselhos consultivo e deliberativo;
- Programas nos orçamentos estaduais; e
- Instrumentos de planejamento.

Contudo, as evidências coletadas indicam que as RM existentes no país são muito heterogêneas quanto a seus níveis de governança e a sua capacidade de captar recursos. Assim, seus impactos econômicos tendem a ser variados, podendo-se inferir que tendem a ser menores quando os municípios que as formam têm baixos níveis de complementaridade funcional ou de integração.

¹¹ Embora os dados do IBGE registrem 75 RM, como a MPV 862/2018 teve sua vigência encerrada e não foi convertida em lei, a RM envolvendo o Distrito Federal não foi contabilizada nesse levantamento.

3.2. DESTINAÇÃO DE RECURSOS

Não foram identificadas leis que explicitamente destinem recursos para municípios situados em RM ou em RIDE. Nesse sentido, a inclusão de determinado município em uma dessas estruturas não criaria, automaticamente, nenhum benefício na destinação de recursos por parte da União, dos Estados ou do Distrito Federal. Nenhuma dessas estruturas conta, tampouco, com a disponibilidade de qualquer nova fonte de recursos própria.

Contudo, há registros de que, em alguns casos, municípios incluídos nessas regiões figuram entre os potenciais beneficiários preferenciais de programas do Governo Federal. Por exemplo, no caso do apoio à urbanização de assentamentos precários citado no “Catálogo de Programas do Governo Federal destinados aos Municípios” publicado em 2008, indica-se que os projetos prioritários de investimentos seriam dirigidos aos seguintes municípios:

- Municípios integrantes de RM;
- Municípios integrantes de RIDE;
- Capitais de estado;
- Municípios de grande porte com população total superior a 150 mil habitantes; ou
- Municípios que, por sua atividade econômica ou infraestrutura logística, possuíssem raio de influência regional sob responsabilidade da Secretaria Nacional de Habitação (SNH) (Brasil, 2008).

Isso implica dizer que municípios de pequeno porte que não se enquadrassem no terceiro, no quarto ou no quinto critérios indicados acima poderiam, em tese, passar a ter acesso aos recursos do programa caso fossem incluídos em uma RM ou em uma RIDE. As RIDE, em particular, de acordo com o MDR, teriam “prioridade no recebimento de recursos públicos destinados à promoção de iniciativas e investimentos que reduzam as desigualdades sociais e estejam de acordo com o interesse local pactuado entre os entes participantes” (MDR, 2019).

De maneira análoga, os recursos para implantação de Centros de Iniciação ao Esporte seriam destinados, de acordo com o antigo Ministério do Esporte, aos municípios do Grupo 1 do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Esse grupo envolve:

- RM de Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, São Paulo, Campinas, Baixada Santista, Curitiba e Porto Alegre;
- RIDE-DF;
- Cidades com população acima de 70 mil habitantes do Norte, do Nordeste e do Centro-Oeste; e
- Cidades com população acima de 100 mil habitantes no Sul e no Sudeste (Secretaria Especial do Esporte, 2014).

Além disso, com relação ao orçamento federal, identifica-se a possibilidade de destinar recursos por meio de emendas de bancada aos municípios situados em RM ou em RIDE, que viabilizam aportes dessa natureza a mais de um ente federativo. Essa possibilidade mostra-se atrativa uma vez que o inciso II do art. 47 da Resolução 1/2006-CN, que “dispõe sobre a Comissão Mista Permanente a que se refere o § 1º do art. 166 da Constituição, bem como a tramitação das matérias a que se refere o mesmo artigo”, estabelece que as emendas de bancada estaduais deverão “identificar de forma precisa o seu objeto, vedada a designação genérica de programação que possa contemplar obras distintas ou possa resultar na execução, em transferências voluntárias, convênios ou similares para mais de um ente federativo ou entidade privada”. Como se pode observar, a destinação de recursos a dois ou mais municípios, por exemplo, pode ser facilitada caso eles integrem aglomerações formalmente definidas como RM ou RIDE.

Finalmente, o art. 4º da Resolução 560/2011, da Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL), estabelece que a área geográfica de prestação de serviços relativos à telefonia fixa comutada (serviço telefônico fixo comutado – STFC) na modalidade local (“área local”) inclui municípios de uma RM ou de

uma RIDE, com continuidade geográfica e pertencentes a uma mesma área de numeração.¹²

Embora ocasionais e infralegais, aspectos dessa natureza (e outros não citados neste trabalho) podem ajudar a explicar por que se identifica uma tendência à criação de novas regiões desse tipo e à inclusão de novos municípios em regiões preexistentes. Esses aspectos também reafirmam a percepção de que, embora amparadas em bases legais bastante distintas, as RM e as RIDE são tratadas, por várias instâncias da administração pública, como iniciativas equivalentes (exceto pelo fato de envolverem, no segundo caso, mais de uma unidade da federação).

Ainda assim, não foi possível identificar estudos que demonstrem empiricamente que municípios integrantes de RM ou de RIDE recebem proporcionalmente mais recursos do que municípios semelhantes que não integram uma região dessa natureza. Em alguns casos concretos, pode-se argumentar que a criação de uma nova RIDE pode vir a ser um mecanismo de integração redundante que não garantiria recursos adicionais para as unidades territoriais envolvidas, mas apenas abriria a possibilidade (de resto, já existente) de que a União alocasse recursos orçamentários nos municípios que a compõem. Além disso, não parece haver impedimentos para que os critérios que eventualmente beneficiam municípios integrantes de RM ou de RIDE sejam alterados no futuro, inclusive como consequência do crescimento do número de municípios incluídos em arranjos desse tipo. Nesse sentido, é possível argumentar que iniciativas como essas podem ter efeito prático limitado, e que eventuais ações de promoção do desenvolvimento econômico e social dos municípios envolvidos deveriam ser adotadas independentemente da criação de novas institucionalidades. No caso das RIDE, os baixos níveis de cooperação interfederativa são atribuídos, por alguns autores, ao marco legal em vigor, cujo foco recai sobre as ações da União (Azevedo; Alves, 2010; Ribeiro; Holanda, 2015). Contudo, autores como Sampaio *et al.* (2013) demonstram que mesmo as RM – cujo marco legal é compatível com a cooperação interfederativa – exibem

¹² Convém ressaltar que, ao lado dos eventuais benefícios decorrentes de uma maior facilidade de acesso a recursos, municípios de pequeno porte incluídos em RM assumem a obrigação de elaborar planos diretores, conforme estabelece o inciso II do art. 41 da Lei 10.257/2001 (“Estatuto da Cidade”). A seção 3.3, a seguir, aborda esse e outros contrapontos.

baixos níveis de interação entre os municípios que as compõem. Essa conclusão sugere que a revisão do marco legal relativo às RIDE visando a fazê-lo convergir para o modelo das RM ou a definição de legislação específica para permitir a criação de RM formadas por municípios pertencentes a mais de uma unidade da federação não garantiria a efetividade dessas iniciativas.

3.3. OBRIGAÇÕES LEGAIS

Se, por um lado, municípios pertencentes a RM e a RIDE podem vir a ter o acesso a recursos facilitado em determinadas circunstâncias, por outro a legislação fixa obrigações que, algumas vezes, não existiriam caso esses municípios não fizessem parte de regiões dessa natureza. Esse é o caso da exigência do plano diretor, obrigatório para municípios “integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas” (Lei 10.257/2001), conforme já mencionado anteriormente. A Lei 13.089/2015, por sua vez, fixa uma série de obrigações para municípios integrantes de RM ou de aglomerações urbanas e admite a extensão dessas obrigações aos municípios integrantes de RIDE “que tenham características de região metropolitana ou de aglomeração urbana”, conforme seu art. 22 transcrito a seguir:

Art. 22. As disposições desta Lei aplicam-se, no que couber, às regiões integradas de desenvolvimento que tenham características de região metropolitana ou de aglomeração urbana, criadas mediante lei complementar federal, com base no art. 43 da Constituição Federal, até a data de entrada em vigor desta Lei.

Recentemente, a MPV 906/2019 impôs a elaboração e a aprovação de Plano de Mobilidade Urbana a municípios com mais de vinte mil habitantes e a “todos aqueles que integrem regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a um milhão de habitantes”. Nesse caso, conforme se vê, a MPV 906/2019 conferiu às RM e às RIDE tratamento equivalente.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho, foram analisados os conceitos de RM e de RIDE buscando estabelecer uma delimitação entre eles. Argumentou-se que, a princípio, RM seriam aglomerações urbanas resultantes do agrupamento de municípios limítrofes instituídas por lei complementar estadual, ao passo que RIDE seriam o equivalente a RM formadas por municípios pertencentes a mais de uma unidade da federação. Demonstrou-se, contudo, que, embora aparentemente consolidados, esses conceitos têm dado margem a controvérsias no período recente, especialmente após a apresentação de proposições legislativas com as quais essas definições em princípio não convergem. Essas iniciativas envolvem *i*) criação da Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Vitória; *ii*) a criação da Região Integrada de Desenvolvimento da Metade Sul do Rio Grande do Sul; e *iii*) a possibilidade de instituição de RM composta pelo Distrito Federal e por municípios limítrofes.

A análise amparou-se na legislação que disciplina esses institutos e em uma revisão bibliográfica dos efeitos práticos da criação de RM e de RIDE no país. A análise da legislação (seção 2) revelou que, embora razoavelmente consolidado, o conceito de RM não está imune a controvérsias de natureza legal, especialmente quando há mais de uma unidade da federação envolvida. Constatou-se ainda que, opostamente ao que se observa no caso das RM, não há, no caso das RIDE, uma referência explícita na Constituição Federal ou legislação específica que discipline sua criação. Além disso, o entendimento corrente sobre essas regiões (que corresponderiam, em tese, a RM interfederativas) diverge daquilo que se depreende da leitura do art. 43 da Constituição Federal, recorrente citado nas leis ou nos projetos de lei que tratam da criação dessas regiões e que faz menção apenas à atuação da União. Por fim, a breve revisão bibliográfica (seção 3) indicou que há reduzidas evidências de que a criação ou a ampliação de RM ou de RIDE necessariamente beneficie os municípios que as compõem.

Conforme se vê, em vista das múltiplas definições conflitantes e da legislação dispersa e eventualmente contraditória, não é possível estabelecer, no momento presente, uma delimitação conceitual absolutamente precisa. Na ausência de conceitos consagrados, a tendência é que a gestão das RM e das RIDE se torne ainda mais complexa. Além disso, não se pode descartar a

judicialização de conflitos decorrentes dos conceitos nem sempre suficientemente claros. Nesse sentido, é preciso avançar na direção de um marco legal coerente para disciplinar a instituição de RM e de RIDE no Brasil para permitir uma gestão mais eficiente desses espaços.

5 REFERÊNCIAS

AZEVEDO, H. P. L.; ALVES, A. M. Rides: por que criá-las? **Geografias**, v. 6, n. 2, p. 87-101, 2010.

BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Catálogo de Programas do Governo Federal destinados aos Municípios**. Brasília: MP, 2008. Disponível em: <<https://cutt.ly/tevEFgC>>. Acesso em: 31 out. 2019.

COSTA, M. A.; TSUKUMO, T. L. Para uma análise-síntese: uma proposta tipológica para os sistemas de gestão das regiões metropolitanas do Brasil. *In*: COSTA, M. A.; TSUKUMO, T. L. (Eds.). **40 anos de regiões metropolitanas no Brasil**. Brasília: Ipea, 2013.

COSTA, M. A. (2013). Prefácio. *In*: COSTA, M. A.; TSUKUMO, T. L. (Eds.). **40 anos de regiões metropolitanas no Brasil**. Brasília: Ipea, 2013.

GARSON, S. **Regiões metropolitanas: por que não cooperam?** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2009.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Regiões Metropolitanas, Aglomerações Urbanas e Regiões Integradas de Desenvolvimento**. Rio de Janeiro: IBGE, 2019. Disponível em: <<https://cutt.ly/4edKDzu>>. Acesso em: 18 out. 2019.

BRASIL. MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL. **Regiões Integradas de Desenvolvimento (RIDEs)**. Brasília: Ministério do Desenvolvimento Regional, 2019. Disponível em: <<https://cutt.ly/qevEUcd>>. Acesso em: 30 out. 2019.

MOURA, R.; PÊGO, B. **Agglomerações urbanas no Brasil e na América do Sul: trajetórias e novas configurações**. Brasília: IPEA, 2016 (texto para discussão nº 2.203).

OLIVEIRA, L. H. S. **Análise de Juridicidade de Proposições Legislativas**. Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas /CONLEG / Senado, 2014 (texto para discussão nº 151). Disponível em: <<http://www.senado.leg.br/estudos>>. Acesso em: 30 out. 2019.

PERES, J. L. P.; ADRIANO, H. S. R.; SERAPHIM, A. P. A. C. C.; OLOLQUIAGA, A. A. O Estatuto da Metrópole e as regiões metropolitanas: uma análise teórico-conceitual   luz do conceito miltoniano de “território usado”. **Cadernos Metrópole**, v. 20, n. 41, p. 267-288, 2018. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2018-4113>>. Acesso em: 30 out. 2019.

TERESINA. PREFEITURAMUNICIPAL. SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO. **Região Integrada de Desenvolvimento: RIDE Grande Teresina**. Teresina: Secretaria Municipal de Planejamento, [s.d.]. Disponível em: <<https://cutt.ly/Qegbtio>>. Acesso em: 21 out. 2019.

RIBEIRO, R. J. C.; HOLANDA, F. A. Metrópole de Brasília na rede urbana brasileira e configuração interna. In: RIBEIRO, R. J. C.; TENORIO, G. S.; HOLANDA, F. A. (Eds.). **Brasília: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

SAMPAIO, C. S.; PAZ, F.; CORR EA, G.; CASTRO, S. M. Arranjos institucionais de gestão metropolitana: o caso da RIDE-DF. In: COSTA, M. A.; TSUKUMO, T. L. (Eds.). **40 anos de regiões metropolitanas no Brasil**. Brasília: Ipea, 2013.

DISTRITO FEDERAL. SECRETARIA ESPECIAL DO ESPORTE. **Centro de in cia o ao esporte**. Brasília: Secretaria Especial do Esporte, 2014. Disponível em: <<https://cutt.ly/revEG8P>>. Acesso: em 30 out. 2019.

Missão da Consultoria Legislativa

Prestar consultoria e assessoramento especializados ao Senado Federal e ao Congresso Nacional, com o objetivo de contribuir com o aprimoramento da atividade legislativa e parlamentar, em benefício da sociedade brasileira.



Núcleo de Estudos
e Pesquisas

Consultoria
Legislativa

SENADO
FEDERAL



ISSN 1983-0645